

Iz brodograđevne i pomorske baštine

Velimir SALAMON Obo gajeti falkuši

Prof. dr. Roko Markovina objavio je u časopisu *Brodogradnja* doista divan članak „Facenda o *Roti palagružoni*“. Iskoristio bih ovu prigodu da cijenjeno čitateljstvo izvijestim kako se zbilom da su zaživjele gajete falkuše *Comeza-Lisboa* i *Mikula* koje su pobijedile u toj regati.

Istraživanje

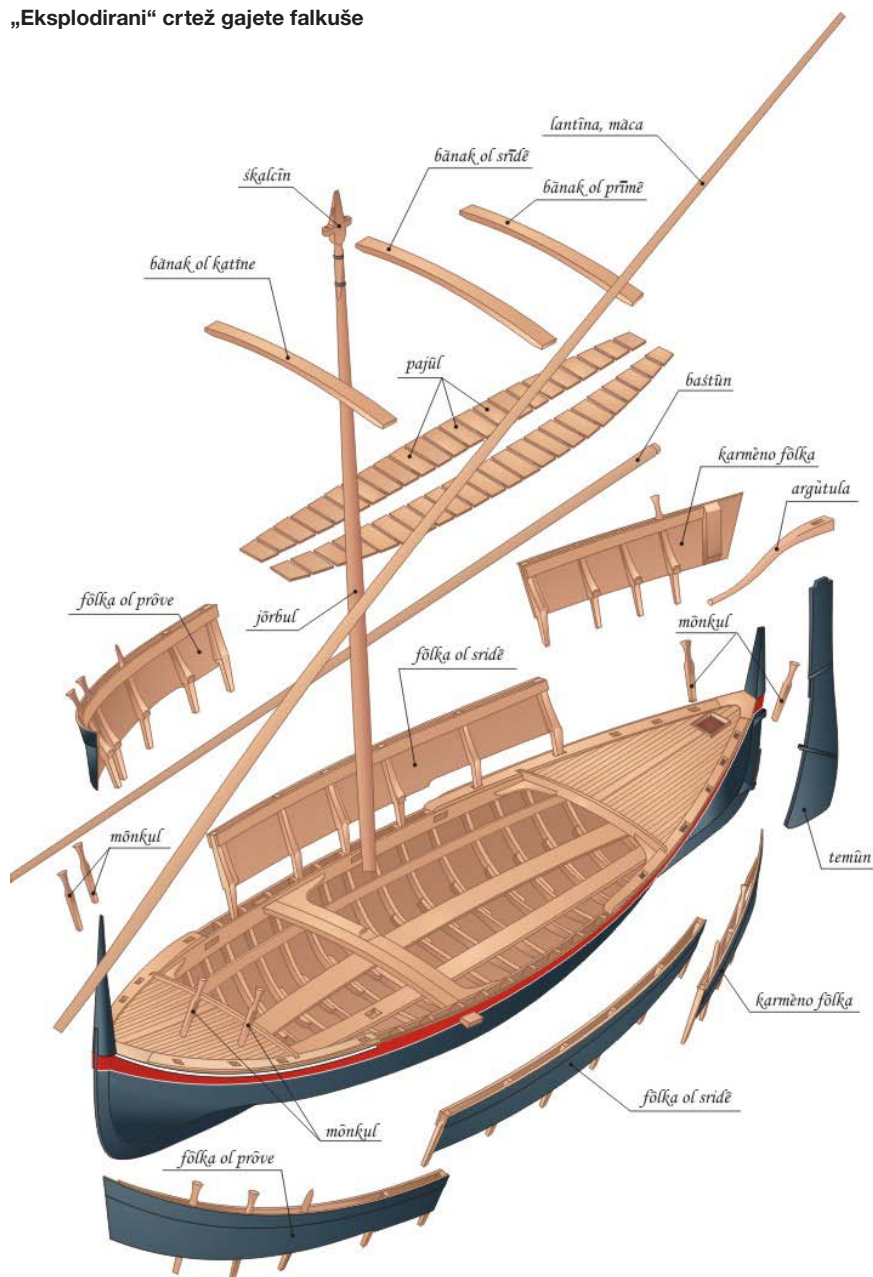
Projekt istraživanja gajete falkuše osnovan je službeno 1986. godine u sklopu nevladine udruge *Ars Halieutica*. Naziv je osmišljen prema antičkom, grčkom terminu za umjetnost *tekhne* koji je preveden u latinski s *ars*, a označava praktične vještine umjetnosti i znanosti. Izraz *halieutica* odgovara epu drevnog rimskog pisca Opiana koji je napisao *Halieutikon*, ep o ribarstvu. Naime *hals* na latinskom jeziku znači *sol*, a u prenesenom značenju *more*. Nevladinu udruhu *Ars Halieutica* osnovala je skupina koju su tvorili dr. lingvističkih znanosti Joško Božanić-Pepe iz Komiže i Splita, dr. brodograđevnih znanosti Velimir Salamon iz Zagreba, te strojarski inženjer Nikola Bogdanović-Smocito iz Visa i Splita.

U skladu s ovdje dominantnim svjetonazorom istraživala se, a kasnije rekonstruirala i predstavila, kako materijalna tako i nematerijalna pomorska baština Komiže na otoku Visu, malog i drevnog ali značajnog ribarskog mjesta.

Projekt istraživanja a kasnije i ostale projekte vodili su umirovljeni komiški ribar Ivan Vitaljić-Gusla, Joško Božanić-Pepe i Velimir Salamon koji je kasnije i

vodio projekt izgradnje replike i Nikola Bogdanović. No u cjelokupnom projektu sudjelovali su brojni drugi entuzijasti, kako Komižani tako i Trogira-

„Eksplozirani“ crtež gajete falkuše



Adresa autora:
Gospovetska 24,
10000 Zagreb

ni i Zagrepčani. U Trogiru se istaknuo protomeštar Ante Bakica sa sinom, u Zagrebu su se uključili i inženjer arhitekture Vladimir Robotić i dr. Zvonko Herold, a u Komiži Tonko Božanić- Pepe, Ante Stanojević-Pečor, Andrija Vitaljić-meštar Ondre, Irma Kovačić, Ivo Kučić, Jakša Fiamengo i dr.

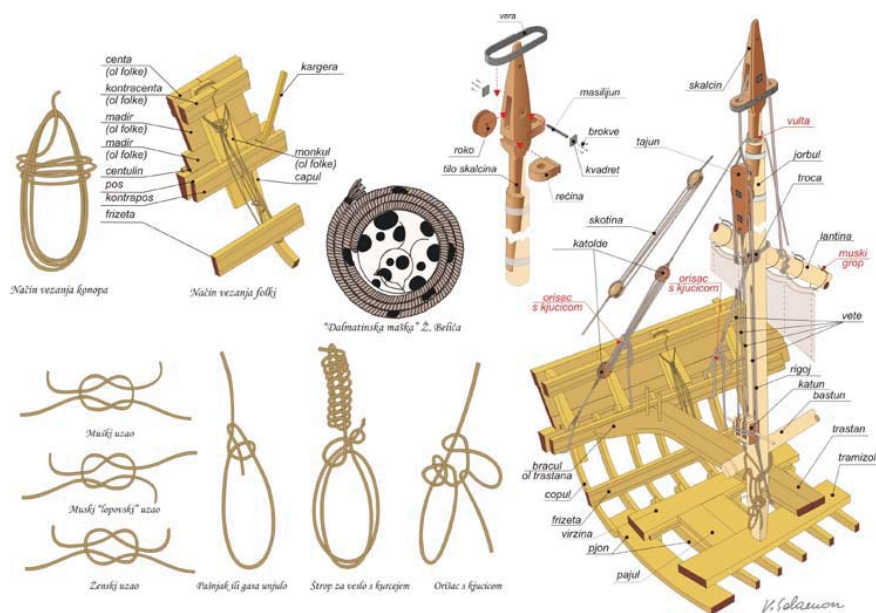
Istražili su se prirodni, umjetni i društveni okoliš gajete, npr. sve značajke grada Komiže na otoku Visu i njezinog okoliša, cijeloga komiškog arhipelaga kamo su ribari zalazili barkama u svojim ekspedicijama. Istražile su se brodske linije sličnih komiških barki, njezina snast, njezina vesla itd. Posebna pozornost pri istraživanju, rekonstrukciji, osnivanju, izgradnji, testiranju i predstavljanju te povijesne barke posvetila se i cijelom prirodnom, umjetnom i društvenom okolišu, kao npr. dominantnim dužinama valovlja u komiškom akvatoriju. Na obližnjem otoku Svecu, gdje su Komižani tradicionalno brali drvo za svoje barke, ubrao se drveni materijal na tradicionalan način, kako bor (*Pinus*) tako i primorski hrast (*Quercus Ilex*). Ispitala se i Batuda, odnosno ploča na žalu crkve *ol Gusarice* na kojoj je mlatio *ruj* za močenje ribarskih mreža, tvrđava, ribarske nastambe i špilja Ospidol na otoku Brusniku, pogledali kameni utezi za soljenje ribe u barilima itd.

Svi drveni dijelovi barke bili su međusobno privezani i učvršćeni mnogim tradicionalnim pomorskim uzlovima odnosno, po dalmatinski, *gropima*, koji se koriste na gajeti. Oni su drevni, mnogi potječu još iz neolita, a svi su bili ostvareni rastavljivo a čvrstom vezom podatnim prirodnim konopom. To je bilo bitno, jer je tako zahtijevalo oblikovno rješenje gajete.

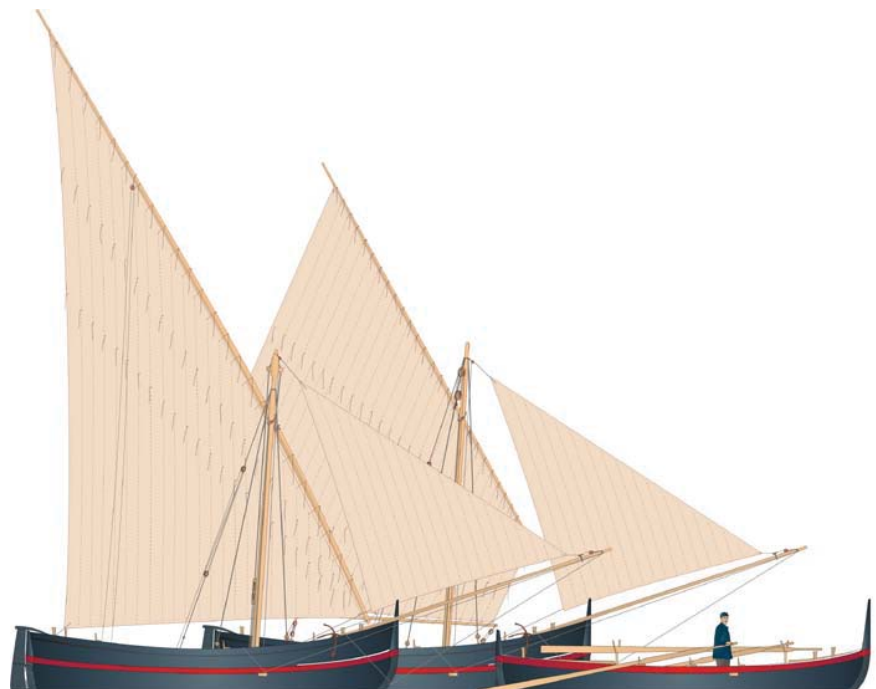


Komiža

No nije se rekonstruirala samo materijalna kultura. Velika se pozornost posvetila i tzv. nematerijalnoj kulturi koju *Unesco* danas naziva „nedodirljivom“. Nije se obratila pozornost samo na otočke tzv. *facende* odnosno usmenu književnost kakva



Uzlovi gajete falkuše



Oblička gajete falkuše

Zavjetna slika Matije Alibanovića iz 18. stoljeća s prikazom gajete falkuše

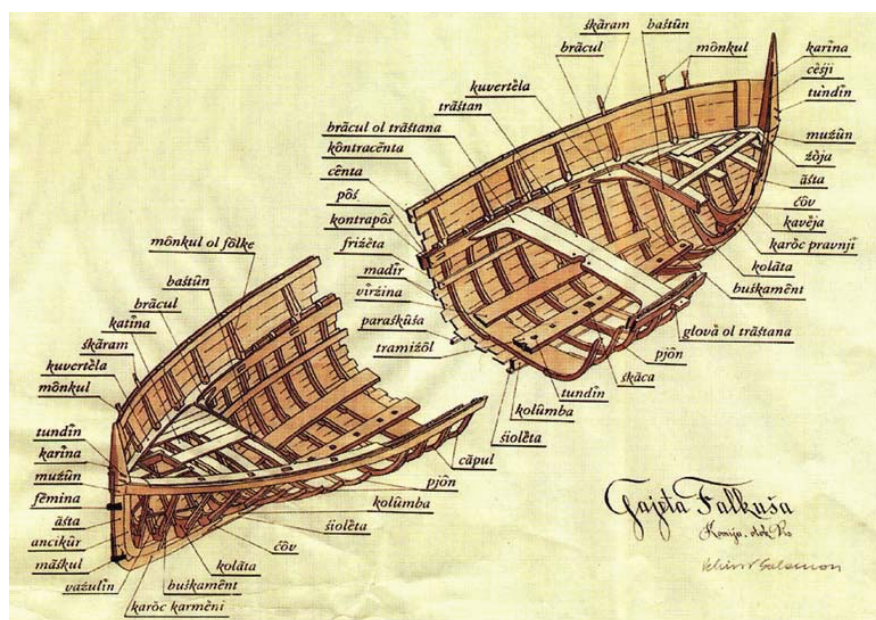




Nizozemske brodvice od klompi



Igra s komiškim kalankotima na Molom Bodaku

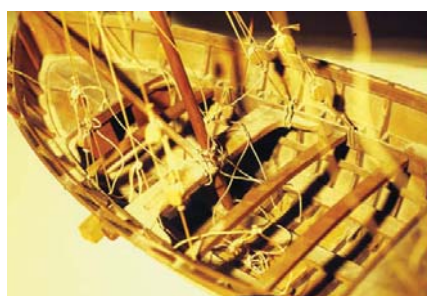


Crtež strukture gajete falkuše objedinjuje rad lingvističkog stručnjaka dr. Joška Božanića i rad brodograditelja dr. Velimira Salomona

Rekonstrukcija

Tako se rekonstruiralo gajetu falkušu. Umirovljeni komiški ribar Ivan Vitaljić-Gusla rekonstruirao je gajetu *Cicibelu* u komiškome kaštelu Komuna prema svom sjećanju. Od njega smo naučili mnoga objašnjenja dizajna broda ali i cijeloga tog

Rekonstrukcija *Cicibele* umirovljenoga komiškog ribara Ivana Vitaljića- Gusle



Maketa gajete falkuše komiškog zubara Gordana Strake

fascinantnog ribarskog sustava, jer nam je progovorio na najbolji način, razumljivim oblikovnim jezikom.

Kako je to, na komiški način, izrazio Joško Božanić-Pepe, gajeta je falkuša među tradicijskim barkama Jadrana bila kao lastavica među vrapcima.

Gusla je također govorio na komiški način, svakome razumljivim jezikom prepunim metafora, bliskijim poeziji nego prozi, potvrđujući na taj način stav iskazan u knjizi *The Tao of Physics*, Fontana/Collins, Suffolk, 1975. gdje autor, atomski fizičar Fritjof Capra, tvrdi da njegovi kolege znanstvenici smatraju da budućnost jezika zacijelo leži u slabije definiranoj i stoga razumljivijoj poeziji i glazbi nego u striktno objašnjenim definicijama kojima je opterećena znanost. Uostalom i sam veliki atomski fizičar Werner Heisenberg kaže da suvremeni znanstvenici riječ *objašnjenje* prirode zamjenjuju skromnijom *opis* prirode.

No trenutačno moramo znanstveno djelovati. Moramo koristiti propisane riječi, ali isto tako zahtijevane crteže tehničke dokumentacije.

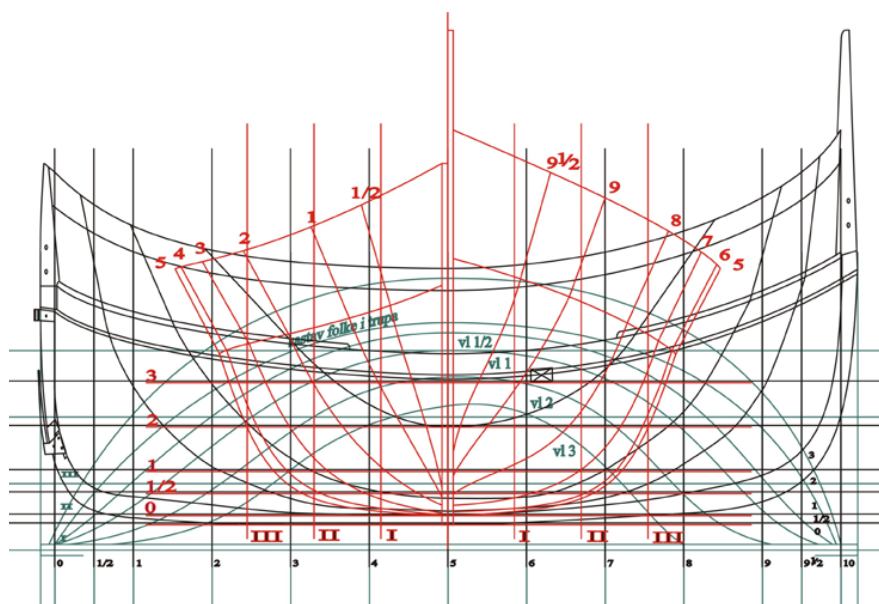
Prema podacima dobivenim istraživanjem rekonstruirala se gajeta. Budući da je bio uključen velik broj sudionika, ona danas predstavlja jedan od najtemeljite istraženih tradicionalnih brodova Jadrana.

Mirakuli i rekonstrukcija brodskih linija

Rekonstrukcija njezinih linija napravljena je na tradicijski način na *Fakultetu strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu*. Napravljena je letvicama i utezima, da bi se nacrtale potrebne krivulje barke. Jer brodogradnja nije podlijegala ortogonalnim pravilima geometrije - kopnene umotvorine.

Pri osnivanju brodskih linija dogodio se još jedan *mirakul*, još jedno čudo. Naime, kad je projektant već predao linije barke meštru i kad je on u trogirskim brdima već započeo njezinu izgradnju, projektant je slučajno u jednoj komiškoj konobi pronašao izvorno kormilo komiške gajete *Tonina* iz 1896. godine. Budući da je oblik ovoga kormila potpuno izmijenio dotadašnje spoznaje o obliku krme barke, projektant je brzo telefonirao majstoru brodograditelju u Trogir da ne dira krmu gajete, jer će ju preurediti. Učinio je to u samom Bakičinom škveru, te je današnja replika barke mnogo više u skladu s izvornikom.

Ima vrlo malo toga što bi se na *gajeti falkuši* moglo smatrati dekoracijom. Osim utora uzduž *posa* gajete doista nema ničega, jer brod, na vrlo strog način, predstavlja голу funkciju.



Brodске linije gajete falkuše

Prema Walteru Gropiusu postmodernu arhitekturu, između ostalog, obilježava savršen spoj oblika i djelotvornosti kao i napuštanje frivolnih dekoracija. Ovdje Gropius kao da govori upravo o gajeti falkuši koja je bila upravo takvom mnogo prije no što su Hegel, Kierkegaard, Nietzsche i Heidegger oblikovali načela postmodernizma.

Gradnja

Gajeta falkuša nazvana je *Comeza-Lisboa*. Njezino ime povezuje ime grada njezina nastanka koje se, u najranijem obliku, pojavljuje kao *Comeza*, s izvornim, portugalskim imenom grada Svjetske izložbe - Lisabonom.

Gajeta se gradila u trogirskim brdima, u brodogradilištu protomeštra Ante Bakice, koji je znalački gradio barku prema nacrtima napravljenim u Zagrebu. Nije stoga nimalo čudno da je proto Bakica svojedobno u *HAZU* izjavio da se osjećao kao Stradivari koji gradi jedan predivan instrument Tijesna suradnja između brodograditelja, koji je predlagao divna rješenja i projektanta broda, koji ga je poznao, bila je na zavidnoj razini. Cijelu logistiku za njezinu izgradnju osiguravao je Biševljanin, Nikola Bogdanović-Smocito, jedan od osnivača *Ars Halieutica*.

Svi su elementi strukture barke načinjeni tradicijski osim oplate, koju je majstor napravio suvremenim postupkom. Ona

je lijepljena međusobno okomitim slojevima prema tehnologiji *West* sustava. Tako se osiguralo ne samo iznimno čvrst nego i apsolutno suh brod, što se pokazalo vrlo korisnim na Svjetskoj izložbi, kamo je gajeta dopremljena kamionom u kojem je, u Španjolskoj, bilo i do 50 °C. Standardno *šuperen* brod ne bi, u tim uvjetima, mogao zaploviti u kratkom vremenu koje je bilo na raspolaganju. No zahvaljujući *West* sustavu, gajeta je mogla. Ona je sad ne samo nepropusna nego i iznimno čvrsta.

Naravno da se time dodatno narušila njezina autentičnost, koja je, zahvaljujući službenim Propisima i Pravilima, i tako već bila donekle upitna, no udruživanjem suvremene i tradicijske tehnologije, koje su obje bile na raspolaganju, mnogo se dobilo na učinkovitosti. Tako bi postupio svaki, i tradicijski brodograditelj, jer bi se i on ravnao prema učinku.

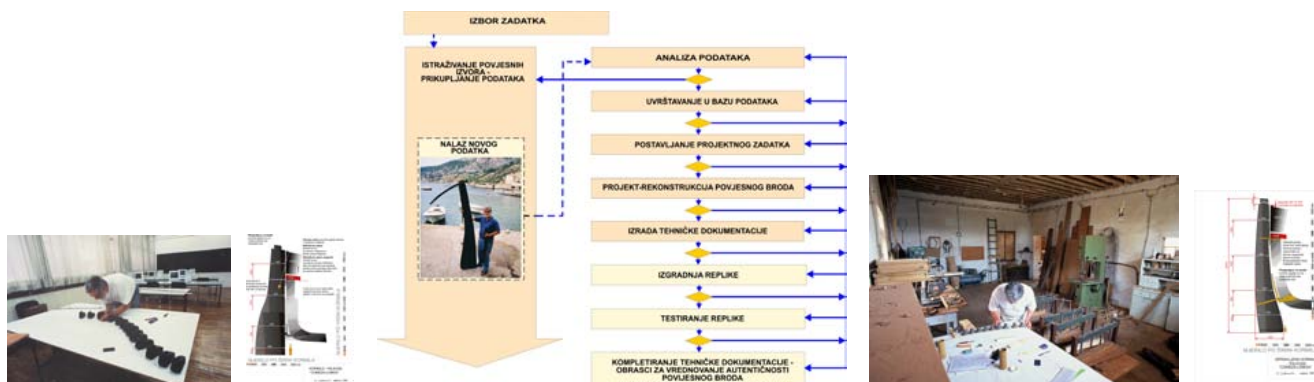
Zanimljivo je napomenuti da se istraživanje barke nije prekinulo ni u jednom trenutku.

Pri gradnji barke dogodio se niz čuda, dijalektalno - *mirakula*. U potvrdu spoznaje da ničega „ne smije biti previše“, ti se *mirakuli* uopće ne mogu opisati u „ozbiljnoj“ tehničkoj dokumentaciji. Potreban je tekst, riječ da ih iskaže.

Jedno je čudo bilo otkriće prastarog izvornog kormila gajete.

Isto tako su majstori na otoku Svecu (Sv. Andrija) ubrali samo jednu granu za *trastan* barke, karakterističnu dvodijelnu sponju čiji krajevi prodiru izvan bokova barke, kroz oplatnu. No meštar graditelj je odmah ustanovio da zakrivljenost komada ne odgovara potrebnoj zakrivljenosti *trastana*. Kad su meštiri već smislili način kako doskočiti nastalom problemu proto Bakica je prepilio komad popola. On se,

Osnivanje linija falkuše na FSB u Zagrebu, otkriće staroga kormila i crtanje nove krme u Brodogradilištu Bakica



još svjež, iskrivio na zraku u točno potreban oblik. Kad je o tom čudu proto Bakica telefonirao V. Salamonu u Zagreb, projektant gajete nije mogao povjerovati u taj *mirakul*.

Nadalje, lijepljenje gajete nije se moglo obavljati kod temperature niže od 15 °C. No danima se zadržavala temperatura od oko 13 °C. Posljednji dan, kad je već izgradnja barke došla u pitanje, promijenila se i temperatura na 15 °C i omogućila dalji rad.

Eto, zahvaljujući takvim *mirakulima* nastala je gajeta. I ona sama je *mirakul*.



Protomeštar Bakica namješta rebra gajete na njezinu kobilicu



Prvo jedrenje gajetom u Splitu

Porinuće

Kad je predstavnik Portugala i kapetan luke Svjetske izložbe, Joao Filipe Galvao de Carvalho, zapalio žrtveni ogranj ispred komiške crkve na Musteru, na žalu ispred crkve Gusarice porinuta je gajeta. Kuma broda bila je upraviteljica portugalskoga paviljona i domaćica posjetitelja na Svjetskoj izložbi Simmoneta Luz Afonso.

U konobi *Bako*, na svečanoj večeri s gostima, ušla je klapa *Cambi* pjevajući prigodno „Čija je ono divojka što rano rani na vodu?“. V. Salamon je kumi broda predao model gajete falkuše i predstavio ju kao novu mladu djevojku u društvu. Kuma Simonetta Luz Afonso ostala je oduševljena jer ju je klapa okružila i, na klapski način, zapjevala tradicionalnu

portugalsku pjesmu koju je znala, na portugalskom. Projektant se povukao otaga, a portugalski kameraman nije skidao objektiv s kume koja je plakala. Poslije je treći član *Ars Halieutice*, Nikola, rekao projektantu, koji to nije mogao vidjeti, da se i kameraman rasplakao.

Slika s porinuća objavljena je u mnogim svjetskim medijima.

Predstavljanje

Gajeta je najprije predstavila pomorski identitet svog naroda na Svjetskoj izložbi mora i mornara 1998. godine u Lisabonu. Bila je potom i u Barceloni, Palamosu i mjestu Calella de Palafrugel, te u Veneciji i Brestu. Dakako da je plovila i cijelim Jadranom.



Tri uporišta koja su osiguravala stabilnost komiškog društva: Crkva sv. Mikule odnosno (1) sakralno uporište na brdu nad Komizom, riva s utvrdom Komuna kao poprište usmene predaje i razmjene podataka kao (2) sekularno uporište društva i gajeta falkuša, palagružonski brod kao (3) egzistencijalno uporište ribarske zajednice



Lisabon 1998, EXPO 98

Gajeta falkuša u društvu katalonskih barki u Palamosu 1998. godine



Međunarodnu posadu gajete falkuše na festivalu u Brestu 2004. godine čine Francuz Bernard Cadoret, Nizozemac Thedo Fruithof i Komizani



Gajeta falkuša u Veneciji

Obo Roti Palagružoni

Na Jadranu gajeta falkuša nastavila je svoj život rekonstrukcijom drevne regate na Palagružu. Pobjedama na toj regati, bez motora, obje su gajete pokazale, kako je to slikovito rekao Joško Božanić-Pepe, da su one, u mnoštvu jadranskih barki kao lastavice među vrapcima jer su bile tako i zamišljene. U Joškovoju prisposobi, usmjerene radu, one su bile kao brze lastavice a ne kao također brzi sokoli, ptice grabljivice.



Gajeta falkuša u domaćim vodama: Rota palagružona

Ceterum autem censeo

further i think that...

*In the multitude of Adriatic boats the choice naturally narrows,
But the gajetas falkusas were good boats,
light and swift like the arrows.
The Komiza fishermen were highly ethical and otherwise polite,
They used their boats to work and not to fight,
As my friend Pepe says, their falkusas were like the swallows among the sparrows.*